

Лапшин Олег Леонидович

**СОЦИОКУЛЬТУРНАЯ СПЕЦИФИКА ПОВЕДЕНИЯ
АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

Специальность

**22.00.06 - социология культуры, духовной жизни
(социологические науки)**

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени
кандидата социологических наук**

**Ростов-на-Дону
2003**

Работа выполнена в Ростовском государственном педагогическом
университете на кафедре социологии и политологии

Научный руководитель: доктор социологических наук, профессор
Борцов Юрий Сергеевич

Официальные оппоненты:

доктор социологических наук, профессор **Новикова Ирина Владимировна**
доктор философских наук, профессор **Савченко Людмила Алексеевна**

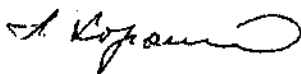
Ведущая организация - **Краснодарская академия МВД России**

Защита состоится 11 декабря 2003 г. в 11 часов 30 минут на заседании
диссертационного совета Д 212.206.03 в Ростовском государственном педаго-
гическом университете по адресу: г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 33,
ауд. 202.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Ростовского
государственного педагогического университета по адресу: г. Ростов-на-
Дону, ул. Большая Садовая, 33.

Автореферат разослан «11» ноября 2003 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Хоронько Л.Я.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Несмотря на сложную социально-экономическую ситуацию в постсоветской России, количество личного автотранспорта и транспортных средств предприятий различных форм собственности растет. Очень многие люди уже не мыслят свою жизнь без личного автомобиля, придающего жизнедеятельности совершенно новое качество. Во многих случаях наличие автотранспортных средств обусловлено хозяйственной необходимостью, без них невозможно осуществлять уставную деятельность ряда предприятий.

В результате возникают совершенно новые условия для автовладельцев и практически всего населения. Интенсивность движения в городах и на трассах междугородного сообщения резко возрастает. На улицах крупных городов обычным явлением становятся автомобильные пробки, известные ранее советским жителям только по кинофильмам и телерепортажам. Проблемой является парковка автотранспорта и обеспечение его безопасности в отсутствие владельца. Растет индустрия продажи и обслуживания автотранспортных средств. Увеличивается число дорожно-транспортных происшествий и различных правонарушений и преступлений, связанных с автотранспортом.

Но главное - формируются качественно новые социокультурные типы автоводителей, отсутствовавшие в советском обществе и обусловленные новыми социальными условиями и изменением системы общественных ценностей и норм. В новой нормативной системе на первый план выходят ценности материального благополучия, а марка автомобиля становится важным символом жизненного успеха и критерием общественной оценки и самооценки индивидов.

Выезжая на дорогу или находясь в какой-то другой связанной с автомобилем зоне, автоводитель всегда стремится произвести на окружающих определенное впечатление. Эта цель детерминирует его поведение и сама, в свою очередь, является производной от социального статуса автовладельца и уровня его культуры. Поскольку в новом российском обществе еще мало устоявшихся культурных образцов, его членам и в том числе автоводителям приходится инсценировать свои роли, осваивать их предметное содержание в ходе своеобразной игры. Ставки в этой игре высоки, поскольку автомобиль - средство повышенной опасности и далеко не дешевый предмет потребления. Поэтому социокультурные параметры водительского поведения заслуживают внимательного социологического анализа.

Объектом исследования в работе выступают отношения автовладельцев между собой, с другими людьми и социальными институтами.

Предметом исследования являются социокультурные модели водительского поведения.

Проблемная область исследования охватывает исполнение водительских ролей, их инсценировку в условиях культурной неопределенности, социокультурную типологию автоводителей, изучение водительских девиаций и их зависимости от социального статуса.

Степень разработанности проблемы обусловлена следующими факторами. Изучение процесса социализации с учетом социокультурных факторов привело к созданию ряда теорий: символически-интеракционистского объяснения Дж.Г.Мида, теории «зеркального Я» Ч.Х.Кули, психоаналитических теорий З.Фрейда, К.-Г.Юнга, Э.Эрикссона, когнитивной теории Ж.Пиаже, нравственной теории Л.Колберга, теории социализации взрослых О.Брига и ряда других.

Наиболее адекватным для описания представления индивида другим людям в повседневной жизни является драматургический подход И.Гофмана, тесно связанный с символическим интеракционизмом, феноменологией А.Шюца, этнометодологией Г.Гарфинкеля. В работах Л.Ионина описан процесс инсценировки ролевого поведения как способ адаптации индивида в переходном обществе. Весьма плодотворной социологической парадигмой представляется предложенная С.Кравченко концепция «играизации» современного российского общества, опирающаяся на культурологические исследования М.Бахтина, Ж.Бодрийара, Ю.Лотмана, Й.Хейзинги.

В работах Э.Дюркгейма заложена основа трактовки девиаций и преступного поведения как неотъемлемой части общественного развития, выполняющей ряд конструктивных функций. Наиболее детальное социологическое исследование девиации осуществлено Р.Мертоном. Исследования девиантного поведения проведены В.Бачининым, Я.Гилинским, В.Димовым, В.Ивановым, П.Сорокиным, Н.Смелзером. Агрессивное поведение успешно изучалось М.Бутовской, К.Лоренцем, Э.Фроммом и другими.

Указанные работы образуют фундаментальную основу исследования социокультурных аспектов поведения автоводителей, однако нуждаются в обобщении и детализации, учете специфики рассматриваемой проблемной области.

Цель диссертационной работы - выявление социокультурной специфики поведения автоводителей.

Задачи диссертационного исследования:

- 1) обобщение результатов социологических исследований формирования поведенческих моделей в ходе социализации человека и роли социокультурных факторов в этом процессе;
- 2) изучение социальной специфики поведения автоводителей;
- 3) классификация типов отношения водителей к «дорожному этикету»;
- 4) выявление социальных изменений в культуре поведения современного российского автоводителя;

5) анализ статистики дорожно-транспортных происшествий и установление социокультурной природы поведенческих девиаций водителей;

6) определение зависимости модели девиантного поведения от символов статусного позиционирования автоводителя.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в следующем:

- проведены классификация и описание моделей водительского поведения по признакам «миролюбие — агрессия» и «конформизм — самобытность»;
- доказана игровая природа поведения значительной части современных российских водителей и соответствующая обусловленность, помимо аномического состояния общества, их девиаций и правонарушений;
- впервые для анализа водительского поведения применен драматургический подход И.Гофмана, доказана плодотворность его использования в данной области;
- выделены восемь социальных типов автоводителей, дана их характеристика, показана инсценировочная природа исполнения соответствующих ролей;
- установлены параметры соответствия между выделенными социальными типами и моделями девиантного поведения автоводителей.

Новизна постановки проблемы и полученные при ее изучении результаты отражены в основных тезисах работы.

Положения, выносимые на защиту:

1. Водительское поведение, как и другие виды поведения, детерминруется комплексом социокультурных факторов, обусловленных семейной, образовательной, этнической социализацией, мировоззренческими установками, религиозными и тендерными стереотипами, воздействием актуальной организационной культуры. В условиях социальной трансформации наряду с сохранением характерных для общества культурных традиций усиливается воздействие инокультурных образцов и моделей поведения, связанных с адаптацией в конкурентной среде социального взаимодействия, что приводит к формированию новых типов поведения автоводителей.

2. Анализ доминирующих установок и социально-психологических факторов адаптации к новым формам социального взаимодействия в обществе позволил выделить четыре типа моделей поведения автоводителей, формируемых в процессе вторичной социализации, на основе распределения признаков «миролюбие - агрессия» и «конформизм - самобытность».

3. Выявление игровой природы водительского поведения в социально-ролевом взаимодействии на городских дорогах, загородных трассах,

парковках, заправках, станциях технического обслуживания, автомагазинах, гаражах, т.е. везде, где оно обусловлено социальным статусом исполнителей, позволило подтвердить социологическую эвристику и инструментальное значение драматургического подхода И. Гофмана, позволившего адекватно отразить и объяснить специфику поведения автоводителей.

4. На основе анализа поведенческих моделей, реализуемых в дорожной ситуации, форм девиации по признакам принятия-отклонения легальных средств, интериоризации нормативных ценностей и правил «дорожного этикета», выделены восемь социотипов водителей («профессионал», «слуга», «деловой», «джигит», «мужик», «середнячок», «чайник», «леди»), практикующих различные способы социально-ролевого взаимодействия в контексте связанных с автовождением ситуаций.

5. Основные причины дорожно-транспортных происшествий в условиях резко возросшей автомобилизации и отстающего развития транспортной инфраструктуры урбанистической среды, глубоких культурных изменений и общественной аномии, влияющей на социализацию и модели социальной адаптации российских автоводителей часто связаны с игровым, не ответственным отношением части водителей к проблемам безопасности. В процессе эмпирического анализа выявлено, что употребление спиртных напитков, езда без прав, попытки скрыться с места происшествия, провезти в автомобиле оружие и взрывчатые вещества, присвоить себе вымышленный статус нередко имеют игровую природу и обусловлены аномным сознанием и ролевым подходом к самореализации в процессе вождения автомобиля.

6. Девиантное поведение более свойственно «самобытным» социотипам водителей, проявляясь вследствие особенностей их социальной адаптации и культурной инсценировки; его модели представляют весь спектр возможных поведенческих отклонений: инновацию, мятеж, ретритизм и ритуализм. Разнообразие моделей поведения водителей играет не только разрушительную, но и конструктивную роль, способствуя установлению адекватной новому состоянию общества ценностно-нормативной системы.

Теоретико-методологической основой исследования стали драматургический подход И.Гофмана, метод анализа инсценировок ролевого поведения Л.Ионина, теория девиантного поведения Р.Мертон, концепция «играизации» российского общества С.Кравченко.

Эмпирической базой исследования стали результаты специально разработанного и проведенного автором эмпирического исследования, данные ведомственной статистики, аналитические материалы, материалы экспертного характера, выводы и оценки практических работников ГИБДД ГУВД РО и опытных сотрудников ДПС.

Практическая значимость исследования predetermined тем, что полученные в диссертации выводы и положения могут быть использованы в практической работе сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения, органов административного управления, а также при чтении спецкурсов по социологии в высших учебных заведениях системы МВД и Минобразования РФ.

Апробация работы. Результаты диссертационного исследования докладывались на кафедре социологии и политологии РГПУ и опубликованы в шести научных работах общим объемом 5,42 п.л. На основе материалов исследования подготовлены практические рекомендации, часть которых внедрена в практическую деятельность Управления ГИБДД ГУВД Ростовской области.

Структура диссертации включает в себя: введение, три главы, состоящие из семи параграфов, заключение и список литературы из 127 источников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во *Введении* обосновывается актуальность темы диссертации, характеризуется степень разработанности проблемы, определяются цели и задачи диссертационного исследования, описываются научная новизна и практическая значимость работы, формулируются положения, выносимые на защиту.

В *первой главе* диссертации осуществляется *«Анализ социокультурной обусловленности человеческого поведения»*. Поведение человека есть результат его становления как личности, определяемый процессом социализации и воздействием ряда социокультурных факторов.

В *первом параграфе главы* исследуется *«Формирование моделей поведения в процессе социализации человека»*. После обзора известных теоретических подходов предлагается классификация моделей поведения, формируемых в процессе социализации, по двум парам дополнительных признаков: агрессия - миролюбие и самобытность - конформизм. Первая пара признаков характеризует форму поведения индивида с точки зрения ее конфликтной составляющей: склонен ли индивид во что бы то ни стало одержать победу над окружающими, доказать свое превосходство, обеспечить себе определенные преимущества и привилегии, или он предпочитает уклоняться от конфликтных столкновений и воздерживаться от выяснения отношений.

Вторая пара признаков характеризует оригинальность мировоззрения индивида: принимает ли он общепринятые нормы и ценности или пытается отстаивать свои собственные, во многом расходящиеся с мнением большинства членов общества? Это разделение может быть отнесено не только к индивидам, но и к социальным группам, которые они представляют.

Совместный учет действия признаков агрессии-миролюбия и самобытности-конформизма позволяет выделить четыре модели поведения: агрессивная самобытность, миролюбивая самобытность, агрессивный конформизм и миролюбивый конформизм. Модель агрессивной самобытности предполагает активное отстаивание индивидом (группой) своих ценностей и норм и их навязывание другим индивидам (группам). В этом случае индивид убежден, что разделяемые им ценности единственно правильные, а все несогласные с ними - это «враждебные чужие», с которыми следует бороться и переубеждать как теоретическими аргументами, так и силой. Модель миролюбивой самобытности также отрицает чуждые ценности и считает единственно верными личные или групповые убеждения, но при этом не предполагает навязывания этих убеждений инакомыслящим. Миролюбивая самобытность - это изоляционистский тип поведения, ограничивающий функционирование индивида рамками его сообщества единомышленников.

Агрессивный конформизм означает, что индивид всецело разделяет общепринятые ценности и требует того же от других. В отличие от самобытного поведения, конформист отказывается от поисков собственного мировоззрения, а его агрессивность выражается в отказе признавать право других на такой поиск. Миролюбивый конформизм заключается в принятии индивидом общепринятых ценностей при безразличном отношении к поведению других. Миролюбивый конформист ведет себя как большинство членов его общества, но признает право других на свои собственные взгляды, отличные от общепринятых.

Агрессивная самобытность присуща группам с низким социальным статусом, исповедующим не принятые в обществе ценности и противопоставляющим себя обществу. Семейное формирование такой модели поведения зачастую происходит в социально неблагополучных семьях, неспособных осуществлять адекватную социализацию. Ощущение своего неблагополучия и чувство зависти порождают фрустрацию и усиливают агрессивные инстинкты. В системе образования дети из неблагополучных семей находятся в положении париев, поскольку учатся плохо, не желают подчиняться правилам, конфликтуют с учителями и товарищами. Неспособность усвоить общепринятые ценности толкает таких детей к поиску их заменителей, активно предлагаемых криминальной средой. Религия не оказывает существенного влияния на формирование агрессивно-самобытной модели поведения. Экономическая система благоприятствует становлению модели агрессивно-самобытного поведения в тех случаях, когда стандарты экономического поведения оказываются недоступными посредством социально одобряемых способов, что ведет к поиску «оригинальных» путей их достижения.

Модель миролюбивой самобытности по своей социальной природе связана с элитными группами общества. Они практикуют свой особый образ жизни и исповедуют собственные ценности, но не навязывают их остальным. Представители элиты строго придерживаются внутренних правил своего узкого сообщества, не распространяя их на другие слои общества. С детства ребенку внушается мысль о его исключительности, особых правах и обязанностях, недоступных остальным. Элитные учреждения образования активно закрепляют самобытность, делая акцент на особых ритуалах и правилах поведения, воспитании дисциплины и сдержанности, чувства замкнутости и превосходства. Искренняя религиозность редко присуща этой модели поведения, следование религиозным канонам скорее воспринимается как необходимый ритуал. Иногда элитные группы исповедуют религию, отличную от преобладающей в данном обществе, что усиливает их самобытность. Экономическое положение элитных групп обеспечивает их материальную независимость и возможность реализации избранной стратегии поведения. Материальное обогащение рассматривается в контексте более важных ценностей.

Конформизм является отличительной особенностью среднего класса. Агрессивность в большей степени присуща его нижним слоям, чье воспитание и уровень образования не позволяют мириться с возможностью существования «нестандартного» мировоззрения и поведения. Семейное воспитание в рамках модели агрессивного конформизма предполагает авторитаризм, требование жесткого соблюдения установленных норм и правил, порядка и дисциплины, применение наказаний за их нарушение. В этом же ключе трактуется и религиозное воспитание, устанавливающее совокупность обязательных норм и канон поведения. Верность господствующей в обществе религии рассматривается как одно из обязательных требований лояльности. В системе образования акцент делается на усвоении общеизвестных фактов и доминирующих точек зрения, учет и критический анализ альтернативных теорий не приветствуется. Большое внимание уделяется практической направленности образования, ранней специализации, развитию различных умений и навыков трудовой деятельности. Идеалом экономического поведения здесь выступают умеренность и бережливость, склонность к постепенному накоплению капитала, упорный добросовестный труд; престижное потребление отвергается, проявления роскоши вызывают враждебность.

Модель миролюбивого конформизма наиболее характерна для верхних слоев среднего класса. Они разделяют общепринятые ценности, но готовы признать право на существование альтернативных мировоззренческих систем. Семейное воспитание, благоприятствующее формированию данной модели поведения, отличается либерализмом, родительской любовью, установлением дружеских отношений между членами семьи. Контакты с представителями иных социальных групп не поощряются, но и не возбраняются. Формирование миролюбивого конформизма в системе образования предполагает активный творческий подход к обучению, развитие у учащихся мыслительных способностей, привычки не только усваивать базовые истины, но и критически их анализировать. Религиозное воздействие на становление данной модели поведения не слишком сильно, носит преимущественно формально-ритуальный характер. В экономике развитию миролюбиво-конформистской модели благоприятствует использование современных схем менеджмента.

Во *втором параграфе первой главы* диссертации изучаются «Социокультурные факторы, влияющие на человеческое поведение». Формирование моделей поведения человека в процессе социализации происходит под воздействием ряда социокультурных факторов. Основными из них являются: наследование культурного капитала в рамках семейных линий; этногенезис национального характера; формирование мировоззрения и соответствующего ему поведения системой образования и церковью; гендерная детерминация поведения; завершение формирования модели поведения посредством организационной культуры; в условиях транзитивного

общества — наряду с действием вышеуказанных факторов дополнительное воздействие инокультурных образцов, отвечающих поведению членов более успешных с социально-экономической точки зрения обществ.

Социокультурное влияние семьи наиболее важно при формировании моделей человеческого поведения. Во-первых, ключевую роль в формировании мировоззрения и поведения играют ранние стадии социализации, а именно на этих стадиях ребенок находится под преимущественным влиянием родителей и других членов семьи. Во-вторых, социальное положение семьи в решающей степени предопределяет жизненную траекторию индивида и соответствующее статусу ролевое поведение.

Другим видом «примордиальной» солидарности, роль которого в переходном обществе возрастает, является этничность. Как объективистские, так и субъективистские подходы к определению понятий этноса и этничности предполагают формирование специфических для данного этноса моделей поведения. В соответствии с объективистским определением, члены данного этноса обладают устойчивой совокупностью социально-психологических черт, обычно квалифицируемой как национальный характер. Национальный характер предопределяет формы и способы внутриэтнического и межэтнического взаимодействия, фиксируемые хорошо известными стереотипами. Субъективистские направления выводят этническое поведение из социально-политических условий жизнедеятельности и являются конфликтогенными, поскольку противопоставляют интересы этноса интересам других этносов. Однако на поверхности этнические конфликты, имеющие социально-политическую и социально-экономическую подоплеку, всегда выступают в форме культурных различий и неприятия социокультурной специфики представителей иной национальности.

Важнейшей социокультурной детерминантой человеческого поведения выступают воздействия со стороны системы образования. Уровень и качество полученного человеком образования определяют его способность оценивать свое место в мире и выбирать модель поведения, наиболее адекватную этому месту. Еще важнее то обстоятельство, что система образования служит инструментом объективной социальной дифференциации. Высокий образовательный статус предполагает столь же высокую бытовую культуру, солидную внешнюю репрезентацию, неприятие политического и бытового экстремизма, терпимость к проявлению альтернативных мнений, стремление к конструктивному разрешению конфликтных ситуаций на основе рационального мышления. Недостаток образования соответственно приводит к примитивизации сознания и поведения, нахождению под влиянием массового сознания и подверженности манипуляциям, бытовой несдержанности и агрессивности, в предельных случаях доходящей до грубости. С другой стороны, в переходном обществе официальные академические ранги девальвируются, не получая материального подкре-

пления в виде финансового обеспечения и социального признания. Это ведет к снижению самооценки их носителей, депрессивному поведению, протестной активности.

Любая религия формирует канон поведения, обязательный для исполнения верующими людьми. При этом основные мировые религии предлагают своим приверженцам существенно различные модели поведения, отвечающие разным типам культуры по П.Сорокину.

Еще одной базовой социокультурной доминантой поведения является половая принадлежность. Разделение мужских и женских ролей закрепляется еще на ранних стадиях социализации в детских играх и закрепляется в ходе трудовой и иных видов деятельности индивида. Соотношение между патриархальной и эгалитарной моделями тендерного поведения в современном западном обществе остается сложным. В современном российском обществе государство практически полностью устранилось от помощи семьям в воспитании детей: это может привести к возврату архаических форм семейных отношений, критикуемым современным обществом.

Сформированные на ранних стадиях социализации модели поведения после совершеннолетия дополняются и конкретизируются под воздействием организационной культуры. Общинная модель поведения подразумевает всеобъемлющую ориентацию каждого члена организации на достижение ее целей, готовность каждого к выполнению любой работы, совместное проведение свободного времени, коллегиальное принятие решений при окончательном праве выбора у главы предприятия. Корпоративная модель базируется на правилах функционирования бюрократических организаций: строгой иерархии, рациональности, разделении функций и полномочий. В этом случае основные интересы индивида лежат за пределами организации, и он стремится после выполнения необходимых должностных обязанностей сосредоточиться на более приятных видах деятельности. Ассоциативная модель поведения характеризует переход к постиндустриальному обществу, когда индивид без всякого принуждения делает только то, что соответствует его творческим интересам и реализации личностного потенциала, обеспечивая при этом более чем достаточный уровень материального благополучия.

Ослабление традиционной для данного общества системы норм и ценностей, характерное для анемического состояния переходного социума, неизбежно приводит к усилению внешнего воздействия более активной и жизнеспособной культуры, доказавшей свои конструктивные возможности. В современном российском обществе в роли такого внешнего источника воздействия выступает западная культура, активно навязывающая свои образцы поведения.

Вторая глава диссертации «*Поведение автоводителя: социотипические характеристики*» посвящена социокультурному анализу моделей водительского поведения.

В *первом параграфе главы* рассматривается «*Социальная специфика поведения автоводителя*». Социальный статус автоводителя определяет его поведение на дороге и в других местах, связанных с обладанием автомобилем. Участники движения не просто стремятся доехать куда-то, они желают произвести впечатление друг на друга, осуществить символическую репрезентацию своего статуса через марку автомобиля, манеру вождения, формы взаимодействия с другими людьми. Поэтому адекватным средством социологического анализа поведения автоводителей представляется предложенный И.Гофманом драматургический подход.

Драматургический подход рассматривает поведение людей как исполнение определенных партий, нацеленное на создание определенных, благоприятных для исполнителей впечатлений о них у других людей. Исполнение подразумевает веру в исполняемую партию и использует ряд технических приемов, таких, как идеализация, поддержание экспрессивного контроля, создание ложных впечатлений, применение мистификации и различных уловок. Исполнения могут быть как индивидуальными, так и командными, но в любом случае предполагают наличие аудитории, на восприятие которой они направлены. Исполнение осуществляется в зонах, специфика которых видоизменяет исполнительское поведение. Исполнение всегда бывает двусторонним процессом взаимодействия исполнителя и аудитории. Искусство управления впечатлениями есть важнейший инструмент, с помощью которого индивиды реализуют свой социальный статус в глазах представителей референтных групп и обеспечивают адекватное восприятие своих социальных ролей.

Применительно к участникам дорожного движения выделенные в первом параграфе диссертации модели поведения допускают следующую интерпретацию. «Агрессивно-самобытные» водители ездят как хотят, мало считаются с правилами, создают помехи и аварийные ситуации другим участникам движения, претендуют на особый статус, настроены агрессивно и охотно идут на конфликт с другими водителями, пешеходами, работниками ГИБДД. По своему социальному статусу «агрессивно-самобытные» водители обычно принадлежат к маргинальным и особенно криминальным группам, хотя в качестве специфической подгруппы можно назвать также водителей высокопоставленных чиновников и богатых бизнесменов. «Миролюбиво-самобытные» водители позволяют себе нарушать правила дорожного движения, но при этом стараются не мешать другим и не создавать конфликтных ситуаций. Их нарушения вызваны не столько сознательным вызовом, сколько некомпетентностью, которую они готовы признать. К этой группе относятся попавшие на городские улицы деревенские жители, а также неопытные водители, принадлежащие к раз-

личным социальным слоям. «Агрессивные конформисты» тщательно соблюдают ПДД сами и требуют их неукоснительного выполнения от всех остальных. Они никогда никого не пропускают и не идут на уступки, если это не предусмотрено правилами; готовы идти на конфликт, поскольку уверены в своей правоте и охотно стремятся ее доказать. К этой группе относятся мелкие и средние предприниматели, а также профессиональные водители общественного и государственного транспорта. «Миролюбивые конформисты» аккуратно соблюдают ПДД, но готовы мириться с их нарушением другими, не наказывают остальных за ошибки, готовы пропустить попавшего в неудачное положение коллегу, избегают конфликтов. К данной группе относится большинство водителей-женщин, а также представителей интеллигенции.

Исполнение партий автовладельцев протекает в следующих основных зонах: городские улицы, междугородные трассы, место аварии, парковки у домов, магазинов и других зданий; заправочные станции, станции технического обслуживания, автомагазины и авторынки, гаражи. Поведение водителей в каждой из этих зон определяется соответствующей социально детерминированной моделью, что детально проанализировано в тексте параграфа. Можно дать следующую краткую характеристику исполнения водительских ролей для четырех выделенных моделей поведения. «Агрессивно-самобытные» водители стремятся всеми доступными им способами подчеркнуть свой особый статус и превосходство над другими участниками движения и автовладельцами, доказать им свое первенство и доминирование, что и является целью их исполнения. Они намеренно не считаются с правилами и постоянно создают конфликтные и аварийные ситуации, в которых ведут себя агрессивно. «Миролюбиво-самобытные» водители также ведут себя нестандартно, но в силу ограниченности водительского опыта и финансовых средств. Виновниками конфликтов и аварий они становятся непреднамеренно и готовы признать свою неправоту. Во всех зонах водительского исполнения ведут себя скромно и стараются не мешать другим, хотя им не всегда это удастся. Целью их исполнения является минимизация объективно неизбежных потерь. «Агрессивные конформисты» - это профессионалы, строго соблюдающие водительский кодекс и требующие его соблюдения от других. Они способны к агрессии, поскольку их раздражает неумелость одних и наглость других участников движения. Целью их исполнения является реализация поставленных задач, носящих объективный характер, хотя они никогда не упускают случая продемонстрировать свой профессионализм и водительское мастерство, поставить на место менее умелых коллег. «Миролюбивые конформисты» ставят целью исполнения доказательство своей нейтральной компетентности, не пытаясь соотнести свое исполнение с исполнениями других. Они соблюдают правила, чтобы избежать конфликтов, а не из боязни или стремления что-то доказать.

Второй параграф второй главы диссертации «Дорожный этикет и типы отношения к нему» посвящен исследованию связи между социотипами водителей и моделями водительского поведения. «Дорожный этикет» включает в себя совокупность формальных требований, зафиксированных Правилами дорожного движения, и ряд неписаных пожеланий, облегчающих взаимодействие водителей на дороге и других зонах исполнения их ролей. Ряд положений дорожного этикета носит ритуальный характер.

На основе анализа социального статуса и психологических характеристик можно выделить ряд характерных типов водителей, отличающихся друг от друга своим отношением к «дорожному этикету». К этим типам относятся следующие. «Профессионал» - профессиональный водитель общественного транспорта или транспорта организации государственной либо частной формы собственности. «Слуга» - персональный водитель, часто выполняющий также функции охранника. «Деловой» - средний или мелкий предприниматель, использующий автомобиль в своем бизнесе для поездок, а иногда также для перевозки грузов. «Джигит» - богатый человек или сын богатых родителей, часто связанный с криминальными кругами, использующий автомобиль как для деловых задач, так и для собственного удовольствия. «Мужик» - деревенский житель за рулем автомобиля, приехавший в город по хозяйственным или личным делам. «Середнячок» - мелкий государственный служащий, сотрудник бюджетной организации, пенсионер — автовладелец. «Чайник» - начинающий водитель или автовладелец, использующий машину от случая к случаю (например, только летом). «Леди» - женщина-водитель любой профессии. Хотя выделенные типы далеко не исчерпывают существующее многообразие моделей водительского отношения к дорожному этикету, их изучение позволяет сделать ряд полезных наблюдений. В условиях современного российского общества важно зафиксировать игровую природу поведения водителей, принадлежащих к выделенным социотипам.

Качественные изменения в глобальном и российском социумах делают целесообразным применение в качестве инструмента социологического анализа концепцию играизации, включающую следующие аспекты: внедрение эвристических игровых принципов в прагматические жизненные стратегии для обеспечения эффективной адаптации к изменению условий жизни; новую парадигму рациональности, отвечающую деятельности в условиях риска и неопределенности; фактор конструирования нестационарной виртуальной реальности; социологическую парадигму анализа постмодернистского общества¹.

В диссертации исследуются игровые стратегии поведения выделенных выше водительских социотипов в трех типичных ситуациях: проезд

¹ Кравченко С.А. Играизация российского общества (К обоснованию новой социологической парадигмы) // Общественные науки и современность. 2002. № 6.

перекрестка, «гонки» на свободных участках дороги, беседа с автоинспектором при нарушении правил дорожного движения. Соотнесение выделенных социотипов водителей с предложенными выше моделями водительского поведения показано в таблице 1.

Таблица 1

Соответствие между социотипами водителей и типами водительского поведения

Социотип водителя	Агрессивная самобытность	Миролюбивая самобытность	Агрессивный конформизм	Миролюбивый конформизм
Профессионал			+	
Слуга	+			
Деловой			+	
Джигит	+			
Мужик		+		
Среднячок				+
Чайник		+		
Леди				+

Агрессивная самобытность предполагает чувство вседозволенности, пренебрежительное отношение к соблюдению требований «дорожного этикета», господство игровой стихии, нацеленность на победу путем утверждения своего превосходства над другими участниками движения. Эта модель поведения является типичной для социотипов «джигита» и «слуги», представители первого из которых рассчитывают на собственные финансовые и силовые возможности, а второго — на авторитет своих хозяев. Они сами устанавливают правила игры на дороге по принципу «преимущество имеет тот, у кого лучше машина». Модель миролюбивой самобытности практикуется социотипами «мужика» и «чайника». Это «невольные» нарушители правил, не способные в полной мере выполнять требования дорожного этикета из-за своей неопытности и неумелости. Цель их игры - хотя бы «сделать ничью», избежать столкновения в физическом и переносном смысле со своими более опытными и властными коллегами. Модель агрессивного конформизма присуща исполнению социотипов «профессионализма» и «делового». Ключевым словом здесь является «профессионализм», уверенное владение транспортным средством и его использование для решения практических задач. Представители этих социотипов твердо уверены в необходимости соблюдения правил дорожного движения как способа обеспечить безопасность, но пренебрежительно относятся к «сантиментам» этикета, выходящим за рамки правил. Модель миролюбивого конформизма соответствует социотипам «среднячка» и «леди», причем женская тендерная специфика особенно рельефно выражает особенности этой модели. Представители данных социотипов выполняют все без исключения требования этикета, как закрепленные в правилах, так и отвечающие представлениям о доброжелательности, необходи-

мости создания взаимного комфорта и готовности идти навстречу партнеру.

В *третьем параграфе второй главы* диссертации исследуются *«Социальные изменения в культуре поведения современного автоводителя»*. Постсоветский период развития российского общества характеризуется качественными изменениями в социальной структуре и стратификации, системе ценностей и норм, определяющей поведение индивидов.

Изменения в нормативно-ценностной системе ведут к утрате социальных идентичностей на индивидуальном и групповом уровнях. Возникающее несоответствие не может длиться долго и требует устранения, которое проводится на игровой основе путем инсценировки новых форм поведения. Речь идет об инсценировке, поскольку новые формы еще не укоренились в сознании, как это бывает с формами поведения, усваиваемыми людьми в ходе процесса социализации. Не являются исключением и формы водительского поведения, описанные в предыдущем параграфе работы как восемь базовых социотипов. Эти социотипы постепенно формируются в новом российском обществе, практически не имея предшественников в обществе советском или по крайней мере наполняясь существенно новым содержанием. Фактически можно говорить об «игровой социализации» водителей, усваивающих новые идентификации и соответствующие им стандарты поведения в процессе инсценировки.

Применительно к водительским социотипам первый этап инсценировки включает приобретение автомобиля и освоение манеры вождения и поведения в различных связанных с автомобилем зонах. Второй этап состоит в идентификации индивида с определенным социотипом и выработке нравственных и эмоциональных оценок новой идентичности. Приведем в качестве примера инсценировку социотипа «делового» водителя, который является одной из характерных примет нового российского общества. Как правило, это предприниматель, для которого транспортное средство служит необходимым рабочим инструментом. Правда, марка автомобиля может варьировать от скромного «пирожка», на котором развозятся товары для рыночной торговли, до вполне представительной подержанной, а иногда и новой иномарки. Поведение в процессе инсценировки этого типа обусловлено необходимостью усвоения предпринимательской этики, качественно новой для российского населения. Хотя «деловые» водители существовали и в советском обществе, там они по определению занимали маргинальное положение и всегда были не в ладах с законом, запрещавшим частный бизнес. В новой России предпринимательство, напротив, стало вполне почетной профессией, хотя его маргинальный статус пока полностью не преодолен.

«Деловым» водителям некогда заботиться о внешнем виде, а иногда и о техническом состоянии своего автомобиля. Эти водители не успевают помыть машину, залить воду в бачок омывателя, долить тормозную жидкость, вовремя поставить зимнюю резину, а иногда и пройти технический осмотр. Салон и багажник всегда завалены всевозможными предметами,

которые небрежно «разгребаются», чтобы посадить пассажира или положить вещь. Одежда «делового» водителя – это одежда бизнесмена: деловой костюм для работы в офисе или похода в налоговую инспекцию, джинсы и свитер у индивидуальных предпринимателей, перстень-печатка, коротко подстриженные волосы. Их язык отражает модную ныне привычку «общаться по понятиям» с использованием таких терминов, как «разборка», «наезд», «крыша» и т.п. «Деловые» водители всегда спешат, стремясь опередить конкурентов, не отличаются деликатностью, часто доходя до прямой грубости. В то же время многие новые бизнесмены – это бывшие инженеры или научные работники, сохраняющие этос прежней социальной позиции.

Завершающий этап инсценировки предполагает осознание статуса предпринимателя, предполагающего инициативное, но осмотровое поведение, тщательный учет рисков, готовность к жесткой конкуренции, отказ от сантиментов.

В третьей главе диссертационной работы проведен *«Анализ девиаций водительского поведения»*. В первом параграфе главы исследуются *«Статистика дорожно-транспортных происшествий и социокультурная природа поведенческих девиаций водителей»*. Анализ статистики дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Ростовской области за 2000-2002 гг. позволяет выявить основные причины аварий и сделать заключение об их социокультурном происхождении.

Наибольшее число аварий, а также максимальная тяжесть их последствий обусловлены несоответствием скорости движения конкретной дорожной обстановке и прямым нарушением установленного правилами дорожного движения скоростного режима. Во-первых, пренебрежение ограничениями скорости есть проявление фатализма, свойственного русскому национальному характеру. Во-вторых, нежелание соблюдать правила движения можно трактовать как выражение оппозиционных настроений, попытку индивидуального противостояния требованиям власти и закона. Применительно к водительскому поведению «агрессивно-самобытная» модель выражает как раз протест против навязывания правил движения, сковывающих свободу индивида, и в то же время связана с фатализмом, надеждой на «авось», на то, что мощный двигатель позволит совершить обгон или поворот и избежать аварии.

Еще одной важной причиной совершения ДТП служит пьянство за рулем. Причины массового злоупотребления алкоголем многообразны. Прежде всего, это низкий уровень общей культуры населения, отсутствие или нежелание использовать иные источники развлечений и проведения свободного времени. Во-вторых, тяжелая социально-экономическая ситуация, вынуждающая прибегать к алкоголю как наиболее эффективному средству релаксации и ухода от реальных жизненных проблем. В-третьих, политика государства, на протяжении нескольких столетий игравшая неблагоприятную роль в алкоголизации населения. Широкое распространение пьянства в обществе неминуемо приводит и к употреблению алко-

гольных напитков водителями, хотя опасность такого поведения для своей и чужой безопасности вполне очевидна. Объяснениями служат тот же фатализм и игровые мотивы.

Еще одну группу причин аварий образуют факторы плохого состояния дорог и технической неисправности транспортных средств. Плохое техническое состояние дорог и транспортных средств также составляет культурную проблему. Одним из ожидаемых последствий перехода к рыночной экономике и либерально-демократической культуре должно было стать повышение уровня технической культуры, но пока этого не наблюдается. Несмотря на серьезные отчисления в дорожные фонды, государственное регулирование в этой области оставляет желать лучшего, а частные собственники в сфере дорожного строительства пока активно не действуют.

С другой стороны, статистика показывает гораздо более высокий уровень аварийности транспорта, принадлежащего физическим лицам, по сравнению с автотранспортом во владении организаций — юридических лиц. Данные статистики говорят о том, что в обществе постепенно распространяется более высокая организационная культура, не допускающая злоупотребления алкоголем водителями-профессионалами.

Еще одним отмеченным статистикой явлением служит значительное число водителей, скрывающихся с места происшествия. Большое количество таких водителей свидетельствует о неуважении к закону, квалифицирующему эти действия как тяжкое преступление. Ослабление государственного контроля над преступностью усиливает воздействие игровой стихии, благодаря которому вольные или невольные злоумышленники рассчитывают остаться безнаказанными. Более того, место происшествия часто предпочитают покинуть те водители, которые заведомо невиновны в совершении ДТП. А ведь в этом случае, даже не говоря о моральной стороне дела, им предстоит нести ответственность именно за неоказание помощи потерпевшим. Здесь также сказывается недоверие к государству и нежелание участвовать в официальном судебном разбирательстве даже в качестве свидетеля.

Анализ характерных примеров деятельности дорожно-патрульной службы позволяет выделить ряд типичных правонарушений. Во-первых, это многочисленные случаи попыток перевозки автотранспортными средствами оружия и взрывчатых веществ. Здесь также явно просматриваются игровые элементы, характерные для переходного состояния общества: оружие как атрибут игры и попытка скрыть перевозку оружия и взрывчатки от милиции как игровая стратегия.

Во-вторых, институциональная и культурная неопределенность вызывает появление различного рода самозванцев, выдающих себя за работников милиции и ФСБ, высокопоставленных государственных чиновников и военных, незаконно использующих при этом специальные средства и символы. Образ самозванца весьма органичен для постмодернистской эпохи, в которой самозванцы успешно выступают в роли бодрийровских

«симулякров». Присвоенные ими символы на самом деле не отражают никакой реальность, но представляют самостоятельную ценность, усиливают «виртуальную» значимость своих обладателей.

Во *втором параграфе третьей главы* диссертации исследуется «*Зависимость модели девиантного поведения от символов статусного позиционирования автоводителя*». Бытие любой социальной системы включает в себя две основные неразрывно связанные и взаимодополняющие тенденции: сохранение и развитие. С этической точки зрения сохранению соответствует нормативное поведение, полностью отвечающее общепринятым представлениям о должном и правильном. Однако консервативная тенденция не может существовать отдельно от дополнительной к ней тенденции к отклонениям от нормы. Устойчивость социальной системы возможна только при условии ее непрерывной изменчивости, обеспечивающей динамическое постоянство системы. В этом смысле справедливо отметить, что «нормальна» не только норма, но и отклонения от нее, без которых невозможно «нормальное» функционирование системы.

Необходимость дополнения нормы отклонениями от нее обуславливает внимание социологов к понятию девиаций и девиантного поведения. В работе устанавливается связь между выделенными Р.Мертоном типами поведения и предложенными нами моделями поведения и социотипами водителей.

Как следует из самого названия, конформистские модели водительского поведения отвечают конформизму по Р.Мертону. В этом случае поведение водителей направлено на достижение общественно признанных целей общественно оправданными средствами. Именно водители стремятся продемонстрировать наличие автомобиля как общепризнанного символа материального благополучия и высокой общественной позиции, но при этом не нарушают правил движения и не ущемляют прав других водителей.

«Самобытные» модели водительского поведения допускают большее разнообразие вариантов соответствия. «Агрессивная самобытность» может соответствовать как «инновации», так и «мятежу» в зависимости от степени отклонения от норм. В первом случае водитель акцентирует владение транспортным средством как символом престижа и благополучия, пытаясь усилить производимое впечатление резкой манерой езды и утверждением своего превосходства над другими участниками движения. Водитель-«мятежник» подвергает сомнению не только правила дорожного движения и этикета, но и сами цели: например, ему недостаточно владеть одним автомобилем, и он считает необходимым иметь целый парк транспортных средств или менять свою машину каждые полгода. Допускаются криминальные средства достижения указанных целей.

«Миролюбивая самобытность» допускает соответствие двум оставшимся мертоновским моделям поведения: ритуализму и ретритизму. Водитель-«ритуалист» строго соблюдает правила движения и требования «дорожного этикета», но в душе не разделяет представления о том, что

получение статуса автовладельца есть важная жизненная цель. Формально он является дисциплинированным участником движения, но его подлинные интересы лежат в другой области. Водитель-«ретритист» - это маргинал, не разделяющий ни цели, ни средства большинства лояльных автовладельцев. Его появление на дороге - по большому счету случайность, незначительный для него эпизод. Он вполне способен нарушить правила движения и водительского общения, поскольку уровень их интернализации у такого типа личности весьма низок.

Более детальную характеристику позволяет дать использование водительских социотипов. Большинство представленных водительских типов практикуют конформистское поведение. При этом «профессионалы» и «деловые» водители настроены агрессивно и требуют ответного конформизма от других участников движения, в то время как «середнячки» и «леди» удовольствуются собственным корректным поведением. Социотип «слуги» отличается высоким уровнем институционализации, но это не мешает его представителям нарушать правила движения и требования этикета. Эти нарушения суть инновации, позволяющие более эффективно достигать цель утверждения высокого общественного статуса владельцев автомобилей (а иногда и самих персональных водителей, которым как бы делегируется особый статус хозяев). Ритуализм «чайников» выражается в том, что они пытаются выполнять все требования правил движения и требований дорожного этикета, но отсутствие опыта и навыков не позволяет им добиться этого в полной мере. По сути, их цель в рамках данного социотипа сугубо инструментальна и заключается именно в овладении средствами вождения и поведения на дороге. Ретритизм «мужичьего» социотипа заключается в том, что ему чуждо представление об автомобиле как о способе демонстрации престижного потребления. Автотранспортное средство для представителей этого социотипа - это рабочий инструмент, используемый для достижения иных жизненных целей. В то же время «мужики» скептически относятся и к регламентирующим правилам и особенно требованиям «дорожного этикета», применяя исключительно прагматические стратегии вождения для каждой конкретной ситуации. Наконец, «джигиты» - это природжденные «мятежники». Для представителей этого социотипа не существует правил, да и цели они предпочитают устанавливать сами. Деятельность «мятежников» приводит к пересмотру ряда норм и правил, изменению системы ценностей автоводителей.

Девиации не только являются неотъемлемой частью существования общества, но и играют в нем конструктивную роль. Постоянное массовое повторение определенных правонарушений может свидетельствовать о действительной необходимости пересмотра некоторых устаревших правовых норм и легализации не признаваемых до этого обществом форм поведения.

Заключение к работе суммирует ее результаты и намечает перспективы дальнейших исследований.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Лапшин О.Л. Социальные контексты общения и актуализация коммуникативной функции современного транспорта // Актуальные проблемы социального функционирования транзитивного общества. Социологические очерки. Ч 4. Ростов н/Д, 2002. - 0,1 п.л.
2. Лапшин О.Л. Социальная специфика поведения автоводителей и типология их отношения к «дорожному этикету» // Актуальные проблемы социального функционирования транзитивного общества. Социологические очерки. 4.5. Ростов н/Д, 2002. - 0,26 п.л.
3. Лапшин О.Л. Социокультурные факторы, влияющие на человеческое поведение // Наука и образование № 2, 2003. - 0,2 п.л.
4. Лапшин О.Л. Социокультурная обусловленность поведения российских автоводителей // Актуальные проблемы социального функционирования транзитивного общества. Социологические очерки. 4.2. Ростов н/Д, 2003. - 0,16 п.л.
5. Лапшин О.Л. Социотипические характеристики поведения автоводителя на дороге. Ростов-на-Дону: изд-во РГПУ, 2003. - 2,8 п.л.
6. Лапшин О.Л. Социокультурная обусловленность девиаций водительского поведения. Ростов н/Дону: изд-во РГПУ, 2003. - 1,9 п.л.